

# 28. Focus Safety & Security

FEBRUAR 2025



Gemeinsam sicher.

Flughafen Zürich

# Inhalt

Verantwortung für Sauberkeit und Sicherheit: Das Reinigungsteam des Flughafens Zürich	4
Mobile Brandmeldeanlagen: Flexibilität und Sicherheit für jede Situation	5
See something? Do something!	6
Das waren die Sicherheitstage 2024	7
Den Flughafenausweis sichtbar tragen!	8
Together4Protection: Mit Danny beim Deicing	9
Die Lernende erklärt es: «Sicherheitshinweis»	11

Der Newsletter Focus Safety & Security informiert regelmässig über Safety- und Security-Themen am Flughafen Zürich. Gerne werden Beiträge oder Vorschläge für Themen aufgenommen. Senden Sie uns Ihr Anliegen an: [sicherheit@zurich-airport.com](mailto:sicherheit@zurich-airport.com)

## **Impressum**

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Autor der vorliegenden Ausgabe: Andrea Rahs

## **Flughafen Zürich AG**

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

[flughafen-zuerich.ch](http://flughafen-zuerich.ch)



# Liebe Leserinnen und Leser

«Gemeinsam sicher» ist eine Mission, die uns alle verbindet. Sicherheit ist Zusammenarbeit. Unverzichtbar dafür sind wir alle: Wir, die Mitarbeitenden des Flughafens Zürich.

In dieser Ausgabe portraituren wir die unverzichtbare Arbeit unserer Reinigungsmitarbeitenden und zeigen auf, wie sie zu einem sicheren und funktionierenden Flughafen beitragen. Wir legen ein Augenmerk auf Innovation im Brandschutz und zeigen auf, wie mit mobilen und flexibel einsetzbaren Brandmeldeanlagen eine Brandüberwachung möglich ist. Wir blicken zurück auf die Sicherheitstage, an denen wir im vergangenen November zahlreiche Flughafenmitarbeitende begrüßen durften.

«Gemeinsam sicher» ist mehr als ein Slogan. Es ist eine Einstellung, die uns motiviert, jeden Tag unser Bestes zu geben. Lässt uns diese Aufgabe weiterhin mit Engagement und Innovation angehen. Denn nur wenn wir zusammenarbeiten, können wir den hohen Standard halten, der unseren Flughafen auszeichnet.



**Pascal Honegger**

Head Safety & Compliance Office  
Flughafen Zürich AG



**Stephan Bühler**

Head Safety & Security  
Flughafen Zürich AG

# Verantwortung für Sauberkeit und Sicherheit: Das Reinigungsteam des Flughafens Zürich

**Sauberkeit und Qualität – das sind die Werte, die unsere Reinigung lebt. Rund 300 engagierte Mitarbeitende reinigen den Flughafen Zürich Tag und Nacht, so dass sich die Gebäude in einem makellosen Zustand befinden**

von Andrea Rahs

«Mit rund 120 Mitarbeitenden trägt das Team der Gebäudereinigung in den Terminals A und B entscheidend zum Wohlbefinden der Passagiere und des Flughafenpersonals bei», so Sara Popovic, Leiterin Reinigung Terminal A/B. «Dabei spielt die Arbeitssicherheit eine zentrale Rolle, da unsere Mitarbeitenden tagtäglich verschiedenen Gefahren und Belastungen ausgesetzt sind».

Um ein sicheres Arbeitsumfeld zu gewährleisten, finden regelmässig interne Audits statt. Gefährdungsbeurteilungen helfen dabei, potenzielle Risiken beim Arbeiten mit Chemikalien oder mit elektrischen Geräten, bei Arbeiten in grossen Höhen oder die Sturzgefahr auf nassen Böden zu identifizieren. Die Gefahrenquellen werden bewertet, um das Risiko für die Mitarbeitenden einzuschätzen. Insbesondere in Bereichen mit hohen Risiken wird viel Wert auf gezielte Schulungen und klare Anweisungen gelegt.

Auch die persönliche Schutzausrüstung (PSA) ist ein wesentlicher Bestandteil des Sicherheitskonzeptes. Die Mitarbeitenden sind mit Handschuhen, Sicherheitsschuhen, Atemschutzmasken und Schutzbrillen ausgestattet, um sie vor den Gefahren zu schützen. «Wir schulen unser Team auch regelmässig in ergonomischer Arbeitsweise, um Rückenverletzungen und Zwangshaltungen zu vermeiden», sagt Sara Popovic. Das wird zudem unterstützt durch den Einsatz moderner, ergonomisch gestalteter Reinigungsgeräte.



Sara Popovic, Leiterin Reinigung Terminal A/B

Ein weiterer Schwerpunkt in der Gebäudereinigung liegt auf dem sicheren Umgang mit Chemikalien. Speziell ausgebildete Mitarbeitende sorgen dafür, dass die sichere Lagerung und Kennzeichnung der Reinigungsmittel stets gewährleistet ist sowie die Sicherheitsdatenblätter aktualisiert und für alle verfügbar sind.

«Neben den täglichen Herausforderungen im Bereich der Sauberkeit und Hygiene ist es uns wichtig, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem sich unsere Mitarbeitenden wohl und sicher fühlen», erklärt Sara Popovic. «Unsere Verantwortung endet nicht bei der Sauberkeit, sondern umfasst auch die Fürsorge für diejenigen, die diese Arbeit leisten. Der Flughafen Zürich ist nicht nur ein Knotenpunkt für Reisende, sondern auch ein Arbeitsort für viele und wir möchten, dass dieser Ort so sicher und angenehm wie möglich ist.»

# Mobile Brandmeldeanlagen: Flexibilität und Sicherheit für jede Situation

**Seit 2023 sind am Flughafen Zürich mobile Brandmeldeanlagen im Einsatz. Die Anlagen bieten eine flexible und effektive Lösung für den Brandschutz. Wir fragen nach bei Jochen Tussinger, Sicherheitsbeauftragter Brandschutz bei der Flughafen Zürich AG.**

von Andrea Rahs

## Was sind mobile Brandmeldeanlagen?

Mobile Brandmeldeanlagen sind flexibel einsetzbare, autarke Systeme zur temporären Überwachung von Brandgefahren. Die Anlagen sind so konzipiert, dass sie schnell und unkompliziert installiert und in Betrieb genommen werden können. Sie erkennen Brände frühzeitig und warnen entsprechend. Ähnlich wie bei fest installierten Brandmeldeanlagen, nur eben ohne dauerhafte Installation und nur zur Alarmierung.

Mobile Brandmeldeanlage



## Aus welchen Komponenten besteht eine mobile Brandmeldeanlage?

Eine mobile Brandmeldeanlage besteht aus verschiedenen Komponenten wie Brandmeldern, einer zentralen Steuerungseinheit und einem Telefonwählgerät mit Internetzugang, die in einem tragbaren oder modularen System vereint sind. Je nach Bedarf können diese Anlagen um zusätzliche Sensoren wie Rauch-, Wärme- oder CO<sub>2</sub>-Melder erweitert werden, um eine möglichst präzise Überwachung der Gegebenheiten vor Ort zu gewährleisten.

## Was sind die Vorteile von mobilen Brandmeldeanlagen?

Die Hauptvorteile liegen in der schnellen Installation und der Flexibilität. Die Anlagen lassen sich schnell auf- und abbauen, so dass die Branddetektion auch in temporären oder wechselnden Einsatzbereichen gewährleistet ist. Beispielsweise auf Baustellen oder bei Umbauten und Renovierungen.

## Was ist dein Fazit nach dem ersten Einsatzjahr?

Wir sind mit dem Einsatz der Anlagen sehr zufrieden. Sie sind für uns eine wichtige Ergänzung im Bereich Brandschutz und bieten uns ein Maximum an Flexibilität bei kurzer Reaktionszeit.



# See something? Do something!

## So können wir gemeinsam noch sicherer werden.

von Andrea RaHS

Im September verschaffte sich eine Person unbefugt Zutritt in die Zollhalle 2. Der Mann quetschte sich bei einem gesicherten Durchgang durch, während Aleksandar Vukicevic, Mitarbeitender der Flughafen Zürich AG, mit Rückschub von Gepäckwagen be-

schäftigt war. Durch das beherzte Eingreifen von Aleksandar sowie Dogan Nurhak (EM Touring GmbH) welcher ebenfalls vor Ort war, konnte die Person zurückgehalten sowie die Polizei alarmiert werden.



Rolf Blöchliger (Senior Project Leader Airport Security) und Mihill Berisha (Teamleiter Gepäckwagenlogistik) übergeben Aleksandar Vukicevic ein kleines Dankeschön für seinen vorbildlichen Einsatz.



Ebenso übergibt Rolf Blöchliger ein kleines Dankeschön an Dogan Nurhak.

### So reagierst du richtig bei fehlerhaftem Verhalten von Passagieren, Flughafenbesuchern etc.

Persönliche Sicherheit gewährleisten: Bringe dich niemals selbst in Gefahr.  
Sachlich und ohne Diskussion die geltenden Vorschriften erläutern.  
Den Standort im Auge behalten und Polizei alarmieren.



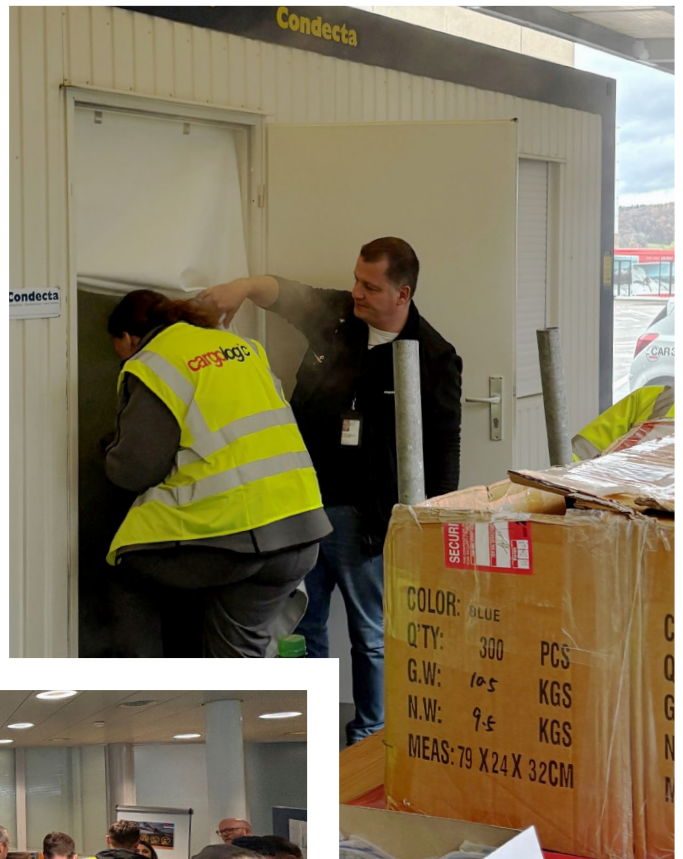
# Das waren die Sicherheitstage 2024

**Mehr als 1'200 Mitarbeitende von uns und unseren Partnerfirmen besuchten die drei Sicherheitstage an den Busgates A01–A06. Das Ziel war es, für verschiedene Sicherheitsthemen zu sensibilisieren**

von Andrea Rahs

Unter dem Motto «Gemeinsam sicher» erwarteten die Teilnehmenden verschiedene Informationsstände und praxisbezogene Übungen: Mithilfe eines Lego-Flughafens wurden unter anderem kritische Situationen auf dem Vorfeld nachgestellt und besprochen. Bei einem FOD-Quiz konnten die Teilnehmenden ihr Wissen unter Beweis stellen und in einem Container vor dem Gebäude erleben, wie es sich anfühlt, durch einen verstellten Notausgang zu flüchten. Der Zivilschutz klärte über Notvorrat und Notfalltreffpunkte in der Schweiz auf und begleitet von der erfahrenen Construction Safety wurden mit einer exklusiven Rundfahrt spannende Einblicke in das Bauprojekt «Vorfeld Dock A» ermöglicht.

Wir freuen uns bereits auf die nächsten Sicherheitstage, die voraussichtlich im November 2025 stattfinden.





# Den Flughafenausweis sichtbar tragen!

Auf der Luftseite musst du deinen Flughafenausweis sichtbar und gemäss den erlaubten Tragarten tragen. Und zwar immer. Denn nur so können wir sicherstellen, dass sich keine unberechtigten Personen auf der Luftseite befinden. In einer gross angelegten Kampagne wurden im Jahr 2024 an verschiedenen Standorten Walk-In Days zu diesem Thema durchgeführt.



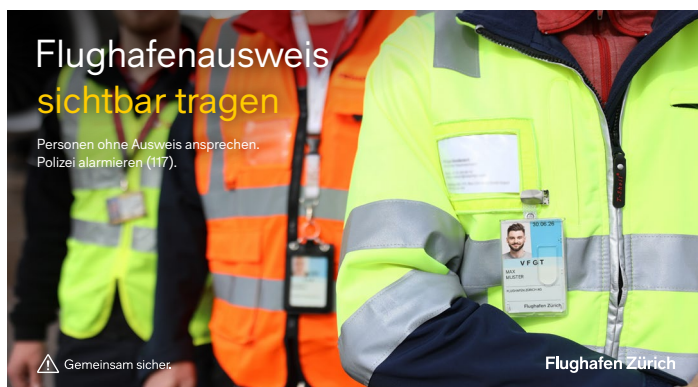
Werft



GSA



Fracht



## Flughafenausweis sichtbar tragen

Personen ohne Ausweis ansprechen.  
Polizei alarmieren (117).

Gemeinsam sicher.

Flughafen Zürich

## Du siehst auf der Luftseite eine Person ohne sichtbaren Flughafenausweis?

- Sprich die Person an
- Frage die Person nach ihrem Flughafenausweis
- Falls die Person keinen Flughafenausweis auf sich trägt, rufe die Polizei an (117)



# Together4Protection: Mit Danny beim Deicing

**Unterwegs für die Sicherheit. Das sind wir alle. In unseren Jobs in der SWISS Operations leisten wir einen wichtigen Beitrag, um unseren Betrieb safe, secure und compliant zu betreiben. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass wir in unseren Teams, über unsere Abteilung hinaus und an manchen Stellen sogar über die Organisation hinaus reibungslos zusammenarbeiten.**

von Nicole Jansen, Protection Management Promotion Communication,  
Swiss International Air Lines Ltd.

Normalerweise ist Danny Meier als Technics Safety Officer CAMO im SWISS Reporting Office (SRO) tätig. In dieser Funktion kümmert er sich um eingehende SRS-Rapporte, beurteilt diese in Bezug

auf das Risiko, geht dazu in den Austausch mit den Reportees – stets mit dem Ziel, möglichst viel über die rapportierten Vorfälle und Bedenken zu lernen. Schliesslich sind diese Erfahrungen direkt von der Front das wichtigste Fundament unserer Sicherheitskultur. Um die Safety und das Geschehen direkt an der Front geht es Danny auch dann, wenn er seiner Zusatzaufgabe im Deicing-Team nachgeht. Diese Spezialistengruppe besteht aus Mitarbeitenden von Swissport sowie freiwilligen Mitarbeitenden von SWISS und weiteren Flughafenfirmen, die im Pikettdienst zur Verfügung stehen und bei eisigem Wetter im Schichtbetrieb zum Einsatz kommen. Sobald also Minustemperaturen herrschen, oder Frost und Schnee vorhergesagt ist, wechselt Danny auf Abruf aus seiner Freizeit auf das Vorfeld.

## Für die Safety im Einsatz – an vorderster Front

Wenn Flugzeuge von Frost, Schnee oder Eis befreit werden müssen, wird am Flughafen auf Deicing-Betrieb umgestellt. Dies ist aus Sicherheitsgründen notwendig, damit die Aerodynamik der Flugzeuge beim Start nicht beeinträchtigt wird. Den Entscheid für ein Deicing fällen grundsätzlich die Pilot:innen, bzw. in gewissen Fällen kann die Airport Authority, also die Flughafen Zürich AG, das Deicing anordnen. Entsteht wird einerseits «on-stand» direkt an den Standplätzen sowie «remote» auf einem oder beiden der speziell dafür vorgesehenen Deicing Pads Charlie und Fox.

Danny kann auf eine langjährige Deicing-Erfahrung zurückblicken. Neben seiner Rolle als Fahrer und Sprüher auf dem Vorfeld nimmt er ausserdem die Position als «Deicing Coordinator» wahr. In dieser Funktion ist er für sämtliche Flugzeuge und Enteiser-Fahrzeuge auf dem Deicing Pad verantwortlich. Sobald ein Flugzeug in diese Zone einrollt, übernimmt Danny die Koordination und Kommunikation zwischen Pilot:innen im Cockpit, maximal sechs Deicing-Truck-Fahrer:innen sowiedem Apron Control (Flughafen Zürich AG).

## It's all about teamwork

Auf den sechs Bildschirmen vor ihm flimmern Airline Codes, Flugnummern, Deicing- sowie Abflugzeiten, gleichzeitig ruft am Funk eine Pilotin und meldet das Flugzeug zum Deicing an, während sich nur einen Augenblick später Fahrer:innen der Deicing-Trucks via Funk auf ihrem Standplatz bereit melden. Gekonnt orchestriert Danny via Funk alle Beteiligten und die beiden Enteiser-LKWs samt Kranarm mit Steuerkabine und Sprühdüsen steuern synchron auf das Flugzeug zu.

Je nach Wetterlage wird das Verfahren «One-step» (bei Frost: Befreien von Frost und Schnee) oder «Two-step» (bei Niederschlag: Befreien von Frost und Schnee sowie Prävention der Eisbildung) angewandt. Beim «Two-step»-Verfahren kommt also nach dem De- ein sogenanntes Anti-Icing hinzu. Für beide Schritte werden spezielle Deicing fluids (Enteiserflüssigkeiten) in unterschiedlichen Farben entweder mit Heisswasser gemischt oder pur eingesetzt. Nach dem Aufsprühen sind diese auf dem Flugzeug farblich noch





eine Weile sichtbar. So erkennen die Sprüher:innen, welche Bereiche des Flugzeugs bereits behandelt wurden. Wichtig ist, dass möglichst keine Enteiserflüssigkeit in den APU (Auxiliary Power Unit, Hilfstriebwerk) gelangt, weil dies für die Crew fume events verursachen kann. Dies ist ein gutes Beispiel dafür, wie wichtig der bereichsübergreifende Austausch ist, nicht nur für das gegenseitige Verständnis, sondern eben auch für die Sicherheit.

### Have a safe flight

Bis zu drei Flugzeuge können gleichzeitig auf einem Deicing Pad abgefertigt werden. Dabei gilt es für Danny, aus der kleinen Einsatzzentrale stets alle Geschehnisse auf dem Vorfeld im Blick zu halten, in einem hektischen und eng getakteten Umfeld Ruhe zu bewahren, selbst wenn bei plötzlich verstärktem Schneefall gleichzeitig neben zahlreichen neuen Deicing-Anmeldungen auf dem Bildschirm auch das Telefon klingelt und ein Fahrer auf dem Vorfeld via Funk eine Rückfrage zum Enteiser-Gemisch hat. Ist ein Flugzeug abgefertigt, muss es schliesslich innerhalb einer gewissen «hold over time» abheben können, um sicher fliegen zu können. Keine Frage, dass eine effiziente Zusammenarbeit aller Beteiligten gefordert ist. Sei dies, wenn Danny als Coordinator in der Deicing-Zentrale sitzt oder als Fahrer und Sprüher auf dem Deicing-Truck unterwegs ist. Warum er dies tut und was seine Motivation ist?

«Ich schätze meine Deicing-Einsätze besonders wegen dem Zusammentreffen und Austausch zwischen Mitarbeitenden verschiedener Flughafenpartner und mit unterschiedlichsten Jobs. Es erlaubt einen noch tieferen Blick hinter die Kulissen in der Luftfahrt und fördert das Verständnis für Zusammenhänge im Gesamtsystem. Schliesslich haben wir alle das gleiche Ziel: unsere Fluggäste und Flugzeuge sicher ans Ziel und wieder nach Hause bringen. Damit es nicht brenzlich wird, wenn es mal eisig ist.»





# Die Lernende erklärt es: «Sicherheitshinweis»

**Die Bearbeitung von Sicherheitshinweisen am Flughafen Zürich ist ein zentraler Bestandteil des Safety Management Systems (SMS) und folgt einem klar definierten, mehrstufigen Prozess. Ziel ist es, potenzielle Gefahren frühzeitig zu erkennen, geeignete Massnahmen zur Risikominderung einzuleiten und so die Sicherheit für alle zu verbessern.**

von Amira Soliman

Alle eingehenden Sicherheitshinweise werden durch das Safety & Compliance Office erfasst und dokumentiert. Hinweise können per E-Mail, Online-Meldeformular oder mündlich eingereicht werden und werden vom Safety & Compliance Office wie folgt kategorisiert:

**Safety-relevant:** diese werden genau geprüft und es werden ggf. Massnahmen eingeleitet.

**Compliance-relevant:** diese betreffen die Einhaltung von Vorschriften, z.B. vom BAZL und werden an die entsprechende Compliance-Stelle zur Bearbeitung weitergeleitet.

**Weder Safety- noch Compliance-relevant:** diese werden an die für das eingegangene Thema zuständigen Abteilungen (z. B. Brandschutz oder Airport-Security) zur Bearbeitung weitergeleitet.

Safety-relevante Hinweise werden genauer untersucht und es werden, gemeinsam mit Fachstellen, Safety-steigernde Massnahmen anhand dem STOP-Prinzip definiert. Die Resultate aus der Untersuchung, inklusive Massnahmenvorschläge, werden an die verantwortlichen Personen weitergeleitet, welche dann entscheiden, ob und welche Massnahmen umgesetzt werden.

**Bsp:** Die Durchgangsstrasse unter dem Dock A, die nördliche und südliche Standplätze verbindet, ist auf 2,40 Meter Durchfahrtshöhe beschränkt. Zur Verhinderung von Schäden durch zu hohe Fahrzeuge wurden massive Stahlbögen als Höhenbegrenzer installiert. Die starren Stahlkonstruktionen schützen zwar die Gebäudestruktur, bergen jedoch ein erhöhtes Risiko bei Kollisionen. Zwischen Januar 2019 und Juni 2024 wurden elf Schäden dokumentiert, fünf davon durch Kollisionen mit den Höhenbegrenzungen. Diese Vorfälle gefährdeten Insassen und verursachten hohe Reparaturkosten.

Substitution der Gefahr

Technische Lösungen

Organisatorische Anpassungen

Personensensibilisierung

Es wird vorgeschlagen, die Stahlbögen durch bewegliche Höhenbegrenzer zu ergänzen. Diese sollen:

- einen akustischen Warn-Effekt erzeugen
- die Sicherheit für Fahrzeuginsassen erhöhen
- Schäden und Kosten reduzieren

Der Bericht wird anschliessend dem verantwortlichen Risk Owner übermittelt, der über die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen entscheidet. Dabei trägt der Risk Owner die Verantwortung für das verbleibende Restrisiko und beauftragt die zuständigen Fachstellen seines Bereichs mit der Umsetzung der Massnahmen. Während dieses Prozesses wird der Meldende (sofern bekannt) über den Stand der Bearbeitung und die Ergebnisse informiert. Die gesamte Kommunikation erfolgt unter Einhaltung der Vertraulichkeit. Die Ergebnisse der Bearbeitung können auch zur Aktualisierung der Gefahrenbibliothek des Flughafens beitragen, in der sämtliche bekannten Gefahren und Risiken gesammelt und regelmässig überprüft werden. Die Gefahrenbibliothek dient dazu, Gefahren systematisch zu bewerten und langfristige Präventionsstrategien zu entwickeln.

Durch den Prozess zum Umgang mit Sicherheitshinweisen wird gewährleistet, dass das Sicherheitsniveau am Flughafen Zürich hoch bleibt oder gar verbessert werden kann.